# Ontario Highway Transport Board

## ANNUAL REPORT 2003

104-07244/

# *Table Of Contents*


The Board ..... 4

Message from the Chair ..... 5

Organizational Chart ..... 6

Financial Information 2003 ..... 7

Applications Received ..... 8

Special Authorities Processed ..... 9

Applications Received by Region..... 10

Summaries - Applications Under Sections 10 & 11 of the *Public Vehicles Act*..... 11

Summaries - Reasons for Decision..... 16

To: The Honourable James K. Bartleman
Lieutenant Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2003.

Respectfully submitted,

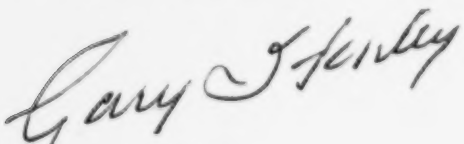
H S Takhar

Harinder S. Takhar
Minister

To: The Honourable Harinder S. Takhar
Minister of Transportation

Sir: In accordance with Section 33 of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19, I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 2003.

Respectfully submitted,



Gary R. Stanley
Chair

# *The Board*

The Board is constituted by virtue of and in accordance with the provisions of the *Ontario Highway Transport Board Act*, R.S.O. 1990, c. 0.19. It operates as a quasi judicial administrative tribunal. Under the *Public Vehicles Act*, R.S.O. 1990, c. P.54 and the *Motor Vehicle Transport Act*, 1987, R.S. (1985) c. 29 (3rd. Supp.). The Board controls entry and maintains an orderly development in the business of transporting passengers for compensation in public vehicles, into, out of, within and through Ontario.

**Members of the Board** (as at December 31, 2003)

Gary R. Stanley, Chair, Toronto

Gilles Morin, Member, Ottawa

## *Message from the Chair*

As in recent years, the primary focus of the Board continues to be the adjudication of applications pursuant to Section 6 (applications for new or extended authority) and Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act* (applications for review and sanction). These hearings were disposed of expeditiously and it is noted that fewer applicants are using legal counsel, thereby substantially reducing over-all costs for the participants in the proceedings.

In keeping with the timelines as set out in the performance measures and targets in our Business Plan, the Board continues to issue decisions less than two weeks after the completion of the hearing.

The Board's stakeholders were severely affected by the economy during 2003. Tourism revenue in six major Canadian cities fell by more that $1 billion from early March to October as fear of the SARS virus, the Iraq war and a strong Canadian dollar kept visitors away. Tourism revenue in Toronto for the same period was about $513 million lower than the same period in the previous year, the largest decline in the country.

This impacted the Board's operations as our stakeholders were concentrating on keeping afloat and there were fewer public hearings and applications requiring written decisions filed with the Board than in previous years. As well, the Board normally issues special authorities to US based bus companies coming into Ontario for the July 4th weekend, the annual Caribana festival in Toronto and other similar events. However, in 2003 only thirty-three (33) special authorities were issued, a drop of 63%. These factors resulted in the Board's revenue for applications and objections dropping by 42%.

The Board cannot forecast the annual cost of hearings as they are quite unpredictable and vary from year to year. However, the Board continues to recover costs related to the hearing process and any uncollected accounts are referred to the Legal Services Branch of the Ministry of Transportation for collection. The Board makes every attempt to control its own expenditures and during 2003 was able to reduce its operating costs by 9%. During 2003 the decrease in total revenues and recoveries of 48% meant that the Board's net operational costs were, in fact, higher than the previous year. On a positive note, the Board has experienced an increase in activity year-to-date in 2004.

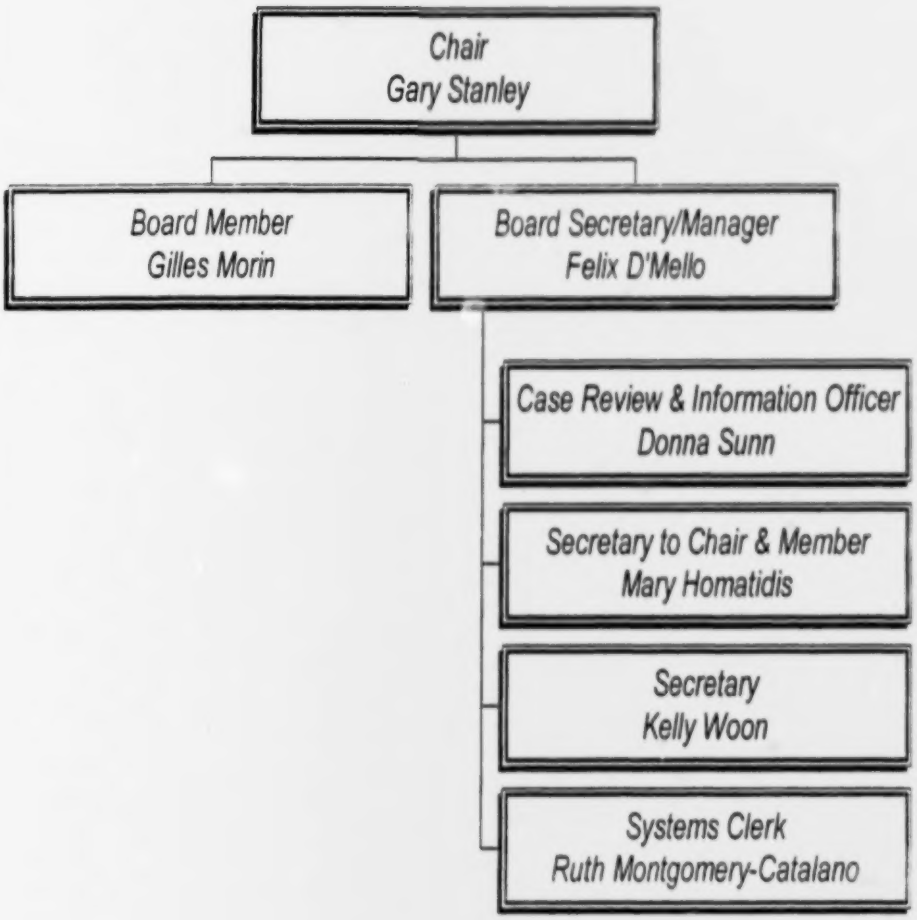
During 2003, the Board held public hearings throughout the province and continued with its recent practice of holding hearings in the evening to accommodate the applicants as well as the members of the public who wish to appear as witnesses in support of an application.

The Board operates with mostly part-time staff, but our priority remains to provide efficient and timely service to both our stakeholders and the public.

Gary R. Stanley
Chair

## *Organizational Chart*

## *(at December 31, 2003)*



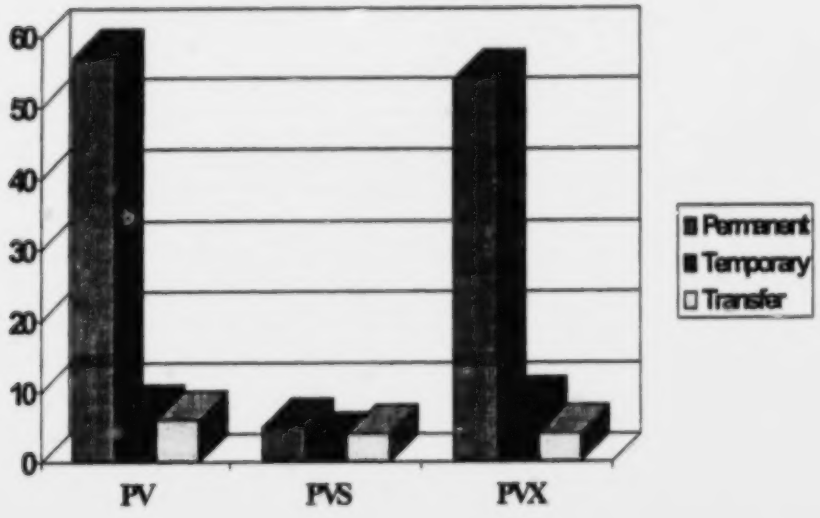
# *FINANCIAL INFORMATION - 2003*

| **Revenues/Recoveries** | | |
|---|---|---|
| Filing Fees/ Applications | | $ 42,560 |
| Filing Fees/Objections | | 13,600 |
| Costs Assessed at Hearings | | 16,172 |
| Special Authorities | | 4,640 |
| U.S. Exchange | | 2,489 |
| | **Total** | **$ 79,461** |

| **Expenses** | | |
|---|---|---|
| Salaries, Wages and Benefits | | $ 343,744 |
| Travel and communication | | 25,384 |
| Equipment and supplies | | 52,285 |
| | **Total** | **$ 421,413** |

| | |
|---|---|
| **Net Cost of Board's Operations** | **$ 341,952** |

# Applications Received

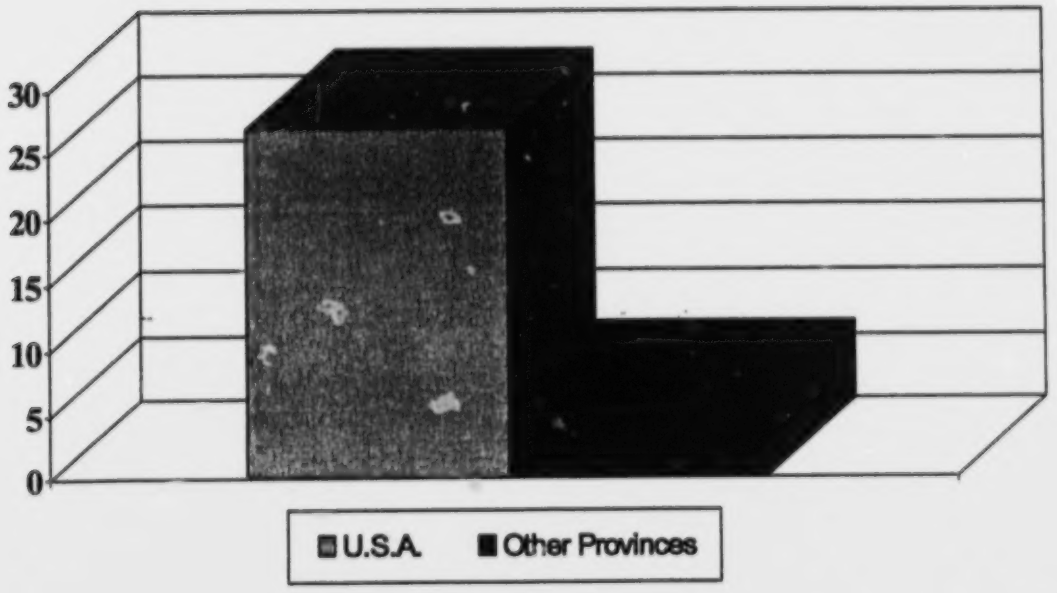



| Type/Class | PV | PVS | PVX | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Permanent | 57 | 5 | 54 | 116 |
| Temporary | 7 | 3 | 8 | 18 |
| Transfer | 6 | 4 | 4 | 14 |
| TOTAL | 70 | 12 | 66 | 148 |

Legend:

| | |
|---|---|
| PV | Public Vehicle Applications (Intra-Provincial Undertaking) |
| PVS | Public Vehicle (School Bus) Applications (Intra-Provincial Bus Undertaking) School Bus ONLY |
| PVX | Part I Motor Vehicle Transport Act Applications (Extra-Provincial Bus Undertaking) |

# *Special Authorities Processed*




**APPLICANTS' HOME BASE**

| | |
|---|---|
| U.S.A. | 27 |
| Other Provinces | 6 |
| **TOTAL** | **33** |

# Applications Received by Region

| Outside Ontario | 22 |
|---|---|
| Alberta | 1 |
| Nova Scotia | 1 |
| Quebec | 9 |
| U.S.A. | 11 |

**Ontario-Regional Boundaries**

| Central Region | 61 |
|---|---|
| Barrie | 4 |
| Halton | 2 |
| Hamilton | 1 |
| Niagara | 3 |
| Peel | 8 |
| Toronto | 28 |
| York | 15 |

| Northern Region | 15 |
|---|---|
| Nipissing | 5 |
| Parry Sound | 4 |
| Sudbury | 2 |
| Timiskaming | 4 |

| Northwestern Region | 3 |
|---|---|
| Thunder Bay | 3 |

| Southwestern Region | 28 |
|---|---|
| Brant | 2 |
| Essex | 6 |
| Grey | 4 |
| Haldimond-Norfolk | 3 |
| Middlesex | 4 |
| Simcoe | 7 |
| Waterloo | 2 |

| Eastern Region | 19 |
|---|---|
| Hastings | 1 |
| Leeds & Grenville | 4 |
| Ottawa-Carleton | 11 |
| Stormont, Dundas & Glengarry | 3 |

# Summaries - Applications Under Sections 10 & 11 of the Public Vehicles Act

**The following are summaries of applications filed by interested persons (i.e. a person who has an economic interest in the outcome of a matter) with respect to Sections 10 and 11 of the *Public Vehicles Act*. These applications are complaints by interested persons, alleging contraventions of the *Public Vehicles Act*, as amended, and Regulations by licensees, non-licensees or by arrangers of bus transportation services using unlicensed carriers. Following written or oral hearings, the Board may impose sanctions i.e. cancel, suspend or impose conditions on licences and/or order that the operation that caused the contravention stop.**

**1382941 Ontario Ltd.**
**o/a R & L Charters**
**Bancroft, ON**

**File: 45828-RE(1)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | O.H. Kuehl Bus Lines Ltd. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 250 |

**634597 Ontario Inc.**
**o/a Acadia Travel**
**London, ON**

**File: 46132-RE(1)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Robert Q's Airbus Inc. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 400 |

**Kenneth Andrews**
**o/a Lanark Taxi**
**Lanark, ON**

**File: 46125-RE(1)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Access Taxi - a Division of Branch Finance Corporation Limited | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 400 |

**Can-Am Express Inc.** **File: 45942-RE(2)**
**Thornhill, ON**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of its operating licence | | |
| **Complainant:** | Maxima Tours Inc. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 400 |
| | | To the Complainant | $ 750 |

**DRL Coachlines Ltd.** **File: 45971-RE(1)**
**Dartmouth, NS**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Trentway-Wagar Inc. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 650 |

**Domenic Caruso** **File: 46096-RE(2)**
**o/a Trans America Coach Lines**
**Newmarket, ON**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Angel Tours & Entertainment Inc. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 500 |
| | | To the Complainant | $ 100 |

**Pasqualina Di Chiara** **File: 46058-RE(1)**
**o/a DJ Motor Coach**
**Etobicoke, ON**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Angel Tours & Entertainment Inc. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 500 |
| | | To the Complainant | $ 100 |

**First Choice Limousine Service Ltd.** **File: 39146-RE(1)**
**Toronto, ON**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | GTA Crew Services | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 500 |

**Anthony S. Kim**
**o/a Royal Tours Canada**
**Toronto, ON**

**File: 46157-RE(1)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Personal Touch Tours Ltd. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 500 |

**Meadowvale Bible Baptist Church**
**Mississauga, ON**

**File: 46168-RE(1)**

| | |
|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* |
| **Complainant:** | Trentway-Wagar Inc. |
| **Decision:** | Application was dismissed |
| **Costs assessed:** | No costs assessed |

**Rose Moreira**
**o/a R.J. Travel Centre**
**London, ON**

**File: 46131-RE(1)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Robert Q's Airbus Inc. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 400 |

**Opus Canada Holdings Corp.**
**Toronto, ON**

**File: 46127-RE(1)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Calssada Investments Ltd. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 2,100 |
| | | To the Complainant | $ 500 |

**Edward & Ruth Peters**
**Lindsay, ON**

**File: 46123-RE(2)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of his operating licence | | |
| **Complainant:** | Trinity Taxi and Livery Services Ltd. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 1,100 |

**Santos Travel Agency Inc.** **File: 46133-RE(1)**
**London, ON**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Robert Q's Airbus Inc. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 400 |

**Clifford Spratt** **File: 45967-RE(2)**
**o/a The Stars Luxury Limousine**
**North Bay, ON**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | N.B. Limousine & Charter Service | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 1,100 |

**Terra Nova Coach Tours Inc.** **File: 45991-RE(1)**
**Bradford, ON**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Angel Tours & Entertainment Inc. | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 600 |
| | | To the Complainant | $ 100 |

**Transtario M.E. Inc.** **File: 46057-RE(2)**
**Bradford, ON**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Floyd Sinton Limited | | |
| **Decision:** | Operating lincences cancelled | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 900 |
| | | To the Complainant | $ 750 |

**Transtario M.E. Inc.** **File: 46057-RE(1)**
**Bradford, ON**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Terra Nova Coach Tours Inc. | | |
| **Decision:** | Application dismissed | | |
| **Costs assessed:** | | To the Board | $ 900 |

**Viaggiatore Coach Lines Inc.**
**Vaughan, ON**

**File: 45687-RE(3)**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Complaint:** | Operating in contravention of the *Public Vehicles Act* | | |
| **Complainant:** | Floyd Sinton Limited | | |
| **Decision:** | Ordered to stop the service immediately | | |
| **Costs assessed**: | | To the Board | $ 900 |

# Summaries - Reasons for Decisions

**The following summaries of applications for operating licences and applications for sanctions and reviews that were adjudicated by the Board in the 2003 calendar year represent examples of the type of matters handled by the Board. The Board's complete decisions are available and may be requested from its offices, telephone (416) 326-6732.**

Public Vehicles Act - P.V.A.

Motor Vehicle Transport Act - M.V.T.A.

**Scheduled Service:** **A bus transportation service for which an applicant or licensee files a timetable indicating the times of arrivals and departures.**

**Chartered Trip:** **A bus transportation service exclusively for a group of persons.**

**Applicant:** **3819349 Canada Inc. ("LVL")**
**o/a "Luxury Van Lines"**
**Dollard Des Ormeaux, QC**

**File: 46139**

**Respondents:**

1. Trentway-Wagar Inc.
2. Greyhound Canada Transportation Corp.
3. Voyageur Corp.

**Application:** An extra-provincial application to transport passengers on a scheduled service between Toronto and Montreal in Class "D" vehicles as defined in the Regulations under the *P.V.A.* There would be no pick-up or discharge of passengers on route except at the named points, i.e. Toronto and Montreal.

**Applicant's Case:** The applicant stated that the service would concentrate primarily on a "large ethnic population originating from the Indian sub-continent". In this respect the applicant relied on the results of three surveys that were conducted in anticipation of the application. It was the applicant's goal to provide a very amicable environment to the travelling public at large and especially to the members of the ethnic population who were having difficulty in communicating their needs in English or French". The results of the three surveys were:

1. Montreal Intercept Survey - a survey of 50 persons of ethnic background at 3 different locations in Greater Montreal to identify and quantify the need for an improved bus service.

2. Montreal Actual Traffic Observational Survey - a survey observing passengers boarding buses in Montreal and departing for Toronto and keeping a count of the number of ethnic passengers of Indian origin who boarded each bus.

3. Toronto Consultation Survey - a survey of community leaders in several temples where witnesses were asked to fill out forms in support of the application.

The applicant stated that:

- the existing bus service did not fulfill the requirements of the clientele in the survey;
- the existing service lacked a zero alcohol tolerance for drivers, marshals and terminal staff;
- the applicant's service would be in a different class of vehicles from that of the respondents' and would also offer affordable prices and third-party safety checks;
- the targeted clientele did not use the existing service because there was "no peace of mind";
- the service would be in small vans providing a safe and secure environment and also provide multilingual and multicultural transportation at reasonable, affordable prices;
- it was concentrating on a wide market whose needs are not being currently met by the existing carriers;
- the proposed service would not have any economic impact on the respondents because of the very small number of passengers it intends to transport compared to the current service of the respondents;
- there would be no luggage or wheelchair service in its intended operation; and
- the applicant had successfully obtained a licence from the Province of Quebec.

Public Evidence - Four public witnesses testified in support of the application. They stated that:

- 3-4,000 people attend the temples each weekend and the proposed transportation service was offered to the community;
- they travel frequently between Toronto and Montreal for business and personal reasons;
- they used to travel in illegal, unlicensed services as did many others in the community. At times they did use the services of Voyageur and Greyhound, but often faced linguistic and religious barriers, especially the elderly passengers. They felt uncomfortable and would prefer to travel with people of the same culture. They also felt more secure because the transportation would also include the services of an onboard marshal; and
- they had never encountered a drunk driver or security threats whenever they had used the respondent's services nor had they ever approached the respondents to request a special service.

**Respondent's Case:** Trentway-Wagar Inc. ("TWI")

TWI stated that:

- it operates 8 trips daily between Toronto and Montreal with extra services to accommodate the weekend travellers;

- it has an obligation as a common carrier to transport everyone;
- it does not consider security or alcohol to be a problem in the company as it undertakes both pre-employment and random alcohol testing of its employees;
- based on the evidence, it felt that LVL's cost projections were significantly understated as the wages quoted were below the legal government minimum wage and it was unrealistic to assume that the mini vans would hold paying passengers in each seat for each trip;
- for the mini vans to comply with the seating configuration of the *P.V.A.*, it would have to reduce the seating capacity to only 9 passengers which would significantly reduce the revenue figures and increase the projected losses;
- it provided figures on its ridership over several years and demonstrated the increasing costs of operation. It also had to compete with the private automobile, Via Rail and Greyhound for the traffic and had not recovered from the events of September 11, 2001 and the outbreak of SARS;
- it serves a large number of immigrants and the employees took sensitivity training to enable them to serve all of its clientele;
- it would be significantly impacted economically should the application be granted as the passenger count per trip would be reduced; and
- it has never been requested to provide any specialized service for any ethnic groups;

TWI concluded that:

- the nature of the proposed service had too many unknowns and too many unanswered questions;
- the financial viability of the proposed operation was in jeopardy;
- the surveys conducted were biased because they were not conducted independently and the 4 public witnesses that testified did not constitute public necessity and convenience on the busiest traffic lane in Canada;
- the granting of the licence would further negatively impact a system already under stress because of the events of September 11, 2001 and the outbreak of SARS; and
- what LVL was proposing would undermine public policy and fragment the public common carrier service.

**Greyhound Canada Transportation Corp. & Voyageur Corp. stated that:**

- they operate 8 daily trips between Toronto and Montreal via Ottawa and an additional service on weekends;
- room for luggage was easily available and 20% of the seats could be reserved on advance notice;
- the fares were compatible to LVL's;
- they had pre-employment and also random alcohol testing for all its employees;
- their vehicles were operating at significantly less than full capacity;

- this was an application to transport all passengers in public vehicles as required by the *P.V.A.* and not limited to specific ethnic groups;
- both the public survey and the public evidence were woefully inadequate for service between the two largest cities in the country and failed to meet the statutory test; and
- that granting the licence would have a significant impact on the respondents and the public vehicle licensing system at large.

**Decision:**

In its decision the Board addressed the definition of "scheduled service" as defined in the Regulations. A scheduled service must have a timetable, i.e. scheduled times of arrivals and departures and the number of trips undertaken each day. The licensee must adhere to the timetable on file at the Board. A scheduled service is an inter-urban service that caters to all Canadians, i.e. students, commuters, seniors, family members, etc. To undertake a scheduled service, it would require a network of terminals, drivers, vehicles, etc.

The Board emphasized that procuring the licence from Quebec had no bearing on its decision because of the differing enabling legislations and policy considerations. Moreover the Board had no way of knowing the nature and extent of the evidence presented before the Quebec Board.

Based on the evidence, the Board summarized the following:

- The witnesses in favour of the applicant were minimal and did not represent passengers that use an inter-urban service, i.e. students, seniors, family members, etc. The surveys conducted were biased and self-serving and the Board would have preferred that the participants in the survey had testified at the hearing in support of the application.

  The service to be provided on a scheduled service is mandated to serve all Canadians and not just one segment of the society.

  The respondents jointly provide 16 trips a day between Toronto and Montreal and operate at less than full capacity.

  The public evidence had failed to demonstrate a public need and convenience for the service.

- The applicant did not challenge the quality of the existing service provided by the respondents and from that the Board concluded that the existing service met the public need.

- The service between Toronto and Montreal is well served by air, rail, bus and private vehicles. The respondents collectively provide an unlimited service and have empty seats on all their buses. The Board concluded that there is ample choice for the travelling public on this route, both to serve the public need and convenience.

- There was nothing unique about the application, i.e. alcohol testing of the drivers is standard and the use of marshals on the vehicles was unnecessary. There was no evidence to indicate that the vehicles and service of the respondents were not safe.

- The Board had serious concerns about the financial viability of the proposed service, simply because the applicant had failed to take into account basic accounting practices and had not considered government regulations when preparing its projections.

- The witnesses testified that 80% of the members of the community previously used illegal services and the Board was concerned if that practice still continued.

- Granting this application, in the Board's opinion, would have a significant impact on the respondents. The bus industry was and still continues to suffer from the aftershock of September 11, 2001 and the SARS outbreak. The number of passengers travelling is down significantly.

The applicant's assertion that it would provide a unique service, i.e. small vans, safe and secure environment, multi-lingual, multi-cultural drivers and marshals, more affordable rates and a service that is not currently being provided was not substantiated by evidence.

**The application was denied.**

**Applicant:** **McCoy Travel Limited ("McCoy")** **File: 45538 K/L**
**o/a "McCoy Bus Service"**
**Kingston, ON**

**Respondents:**

1. R. A. Howard Bus Service Ltd.
2. Healey Transportation Ltd.
3. Franklin Coach Lines Ltd.
4. Delaney Bus Lines Ltd.
5. James Michael Regan

**Application:** These were intra and extra-provincial applications for chartered trips for McCoy Tours Limited ("Tours") from Frontenac, the Counties of Hastings, Stormont, Dundas and Glengarry, Lennox and Addington and the Regional Municipalities of Durham and York.

Prior to the commencement of the hearing, the applications were restricted to the use of Class "D" vehicles as defined in the Regulations and would be limited to the one named customer only and general charters could not be undertaken. After deliberation, the respondents decided to maintain their opposition to the applications.

**Applicant's Case:** It was McCoy's intention to develop more charters to guarantee a

higher utilization rate of equipment. If Tours was successful in developing these charters, it would utilize all its equipment and the respondents might get the business that McCoy could not serve.

None of the respondents currently served Tours and consequently they were not going to lose business they never had.

McCoy stated that a similar application by Farr's Coach Lines Limited had been approved by the Board. Tours organized the charters and McCoy did the transportation. The two companies were commonly owned. The vehicles to be used were highway coaches but because they had no reclining seats, they were classified in a previous Board decision to be Class "D" vehicles as defined in the Regulations.

Tours advised the Board that in 2002, it had organized 225 "bus days" and anticipated a 25% increase in 2003. Some passengers involved in the tour often had to drive to meet the bus because McCoy was not licensed to pick-up from certain areas.

McCoy asserted that other licensed carriers had not opposed the application simply because the applications would not economically impact them. The respondents had never served Tours and they therefore had no business to lose. If the applications were granted it would permit McCoy to provide a better service to the public and the respondents would have no economic impact on their operations. The public would have nothing to lose and everything to gain.

**Motion**

At the end of the applicant's case, the respondents brought a motion for non-suit on the grounds that the applicant had not proven its case. They alleged that the applicant had presented no evidence of public need and convenience.

The motion was denied by the Board on the grounds that the onus was two-fold, i.e. the applicant had to prove that the applications met the test of public need and convenience and the respondents, as interested persons, had to prove that granting the applications would impact them economically.

**Respondents' Cases:**

The respondents alleged that:

- there is not enough business to keep them employed on a full-time basis and granting the licences would impact them economically;
- insurance rates were high and resulted in some vehicles being taken off the road;
- the public was not travelling to the United States and tours had to be cancelled for lack of public support. The reasons being September 11, 2001, seniors' fixed incomes, the high exchange rate and the fear of the impending war in Iraq.

**Decision:**

The Board concluded that:

- the issue of whether the vehicles were Class "A" or Class "D" as defined in the Regulations was not relevant in the matter before it as that conclusion had been made in a previous Board decision;
- the applications, if granted, would authorize McCoy to transport passengers on chartered trips for Tours only, i.e. those organized, advertised and arranged by Tours. Any other charters were strictly prohibited. Therefore, the test of public need and convenience was to be met by Tours only and this test had been met successfully;
- the Board agreed that the applications were similar to that of Farr's Coach Lines Limited, i.e. McCoy and Tours have the same officers and directors;
- the fact that many other licensed carriers had not opposed the applications was significant and that could only mean that in their opinion the applications would not hurt them economically;
- there was no opposition for large segments of the applications and therefore those areas were automatically granted;
- the respondents failed to provide concrete figures in terms of its projected losses should the applications be granted. As a result, and also as the application was to serve the one customer only, the Board concluded that the economic impact on the respondents would be minimal in the least.

**The applications were granted.**

**Applicant:** **R & S Bus Lines Ltd. ("R & S")** **File: 34225 G/H**
**Wawa, ON**

**Respondents:**

1. Lloyds of Wawa Ltd. ("Lloyds")
2. Lacroix Bus Lines Inc. ("Lacroix")
3. Lacroix Bus Service Inc.

**Application:**

Intra and extra-provincial applications to amend its operating licences by specifically deleting the following provision in the licences:
"no chartered trips shall be undertaken where all of the passengers are picked-up in one municipality". By deleting the restrictions R & S would be able to pick-up a single group from points authorized in its licence.

**Applicant's Case:**

R & S owns 3 school buses, 1-15 passenger mini bus, 1-21 passenger mini bus and 2 Class "A" coaches. It endeavours to provide a high level of service to the public. 35% of its revenue comes from school buses and the balance from chartered trip operations. Its coaches are occupied 30-35% of the time and higher on the weekends. Its success has been mainly due to word of mouth from satisfied customers and involvement in the community. Its future success would be business generated outside the area and there would be no economic impact on

Lacroix as it would continue to enjoy its existing customers.

The public witnesses testified that:

- the fire-fighting operations believed that an additional carrier would offer them greater flexibility in fulfilling their needs as delays were not acceptable;
- tour companies wanted the option of several quotes from carriers because the customer, i.e. school boards, demanded it as part of any trip package quotation. This in turn would ensure that they were getting the best deal.

In Chapleau, a witness representing an eco-tours business, testified that he would like to be able to obtain competitive quotes and preferred highway coaches to school buses because of the comfort and storage facilities. The businessman predicted a 20% growth in his business and plans to package his company's adventure trips with other attractions in Northern Ontario. He required quality transportation and believed that R & S could provide this service.

In White River, the Board heard from 11 public witnesses representing seniors clubs, day camps, associations, skating and karate clubs, the Outreach Group for Ontario Early Years, Lion's Club, schools and a recreation committee.

They testified that:

- they preferred a coach for the comfort but also wanted a good price. They did not want to be served in school buses;
- they did not think that Lacroix could provide this service and were supporting R & S for that reason;
- they required TV's and washroom-equipped vehicles and Lacroix could not provide these services;
- they required comfort and storage facilities for the overnight trips;
- they required a safe, comfortable service;
- they liked the idea of competition to ensure that they got the best rate;
- Lacroix had not contacted them to provide any service; and
- they had no complaints with respect to the service of R & S.

**Respondents' Cases:**

Lacroix Bus Service Inc. did not attend the hearing and its objection to the applications was disregarded.

Lloyd's and Lacroix testified that:

- there was not enough business to justify licensing an additional carrier;
- they had not done any charters from Wawa and Dubreuilville, a few from White River and more from Chapleau;
- Lacroix owned an activity bus to be competitive from both a rate and equipment perspective;
- their main concern was the loss of business in Chapleau and

stated that the loss of a single customer would have a negative effect on their business;

- Lacroix did not own a highway coach (Class "A");
- of its 14 pieces of equipment in Chapleau, 10 were on contract with the school Board. It had 11 vehicles in Wawa and 10 of them were under contract with the school Board;
- in Chapleau 85% of its business was school bus related and 15% from bus charters. In Wawa, White River and Dubreuilville, 95% of the business was school bus related and 5% from bus charters;
- Lacroix did not have insurance coverage to travel to the U.S.A.; and
- the purchase of the activity bus had caused Lacroix cash flow problems with respect to monthly payments.

Public witnesses supporting the respondents stated that:

- they were pleased with the current service and saw no need for competition;
- due to lack of funds, very few groups were interested in going on charter trips. They were also able to get the equipment from Lacroix with no difficulty; and
- the area in question was depressed economically and a major employer had closed down. Groups car pool for monetary reasons rather than use a public vehicle.

**Decision:**

The Board considered two factors when making its decision:

1. Public Necessity and Convenience
2. the economic impact on the existing licensed carrier

Public Necessity and Convenience

This is a statutory test that is incapable of a precise definition because the exercise is discretionary or a matter of opinion. However, the test is based on the evidence, i.e. the transportation needs of the public and the adequacy and quality of the existing service.

Based on the evidence of the 17 public witnesses, the Board concluded as follows:

- they have used R & S before and would like to continue to use them as the need arises;
- they wanted competitive quotes in order to get the best service and price. In the Board's opinion, the people of Northern Ontario deserve the same option and opportunities as in other parts of the province; and
- they were extremely cost-conscious and while safety and comfort were paramount, ensuring that they received value for the dollar was equally important. The Board felt that the cost of the trip in addition to other factors must be given more emphasis. The Board was also mindful that the public perception of Lacroix was

primarily that of a school bus operator and not a highway coach - operator. In some instances, the public was not aware of Lacroix's existence.

The Board concluded that:

- the public was not currently being adequately served;
- the public currently using R & S would like to continue to use their services in a large single group; and
- R & S would add competition which would benefit the public both in service and price.

Economic Impact on Licensed Carriers

Lacroix failed to provide the Board with hard facts about the loss of business should the licenses be granted. It was therefore difficult for the Board to determine the severity of the impact, if any, if the licenses were granted.

Whereas, R & S had a positive attitude about the current and future business, Lacroix on the other hand seemed to be content to let the business come to him. There was no mention from Lacroix of any pro-active move on his part to contact the public and get their business. The Board was of the opinion that loyal customers would continue to use him.

In summary, the Board concluded that:

1. R & S will not economically impact the school business of Lacroix;
2. Lacroix owns no highway coaches and will therefore not lose any business in this area of operation;
3. Lacroix's unsuccessful marketing and business decision has resulted in financial losses of his operations;
4. the only competition to Lacroix would be in the smaller van type operations, but even that would be minimal; and
5. Lacroix would continue to enjoy the business it has today even if R & S were to be granted the licences.

**The applications were granted.**

**Applicant:** **Tourist Coach Line, Inc. ("Tourist")** **File: 45025-H**
**Toronto, ON**

**Respondent:** Greyhound Canada Transportation Corp. ("Greyhound")

**Application:** An extra-provincial application to amend its extra-provincial operating licence.

**Applicant's Case:** The application was to delete the licence authorizing the use of only 3 Class "A" coaches and increase the number to 5. Tourist alleged that its additional business would have no economic impact on Greyhound. Tourist proposed a gradual growth over a period of

several years. It was only really seeking permission to operate one additional trip each week and hence the need for additional vehicles. Tourist alleged that the service it offers is not offered by other carriers.

Seven public witnesses testified in support of the application. They stated that:

- they and their relatives, some of whom were minors, used Tourist's services and regularly travelled between Toronto and New York City and Monsey, mostly for family visits;
- it was inconvenient for them to travel to the port authority in New York City and then transfer to another bus and/or taxi to get them to their final destination and it was also not cost effective;
- the addition of an additional trip would give them more flexibility when planning their trips;
- they preferred a direct service to New York rather than the services of Greyhound that made many stops en route;
- their religious beliefs necessitated their being seated next to a member of the same sex or a family member of the opposite sex and Tourist was able to accommodate this request and the other carriers could not.

**Respondent's Case:**

Greyhound stated that:

- it offered six daily trips between Toronto and New York City. Its service was in conjunction with Greyhound Lines Inc. and Adirondack Transit Lines Inc. In addition Trentway-Wagar Inc. ("Trentway") also offered several daily trips on the same route;
- ridership had fallen in the last year and granting the licence would cause potential passenger erosion and result in a direct economic impact;
- in its opinion, the public evidence only wanted the convenience of an extra trip but their needs were being met by the present Tourist service;
- there were 6-10 trips each day being provided between Greyhound and Trentway, both had unused capacity and consequently there was no need for an additional service.

**Decision:**

The Board relied on the statutory test of Public Necessity and Convenience and the economic impact on the already licensed carrier as the two factors that guided them in making the decision.

Public Necessity and Convenience

The Board summarized that:

- the Public evidence indicated that they were currently regular travellers with Tourist and that the additional service would facilitate their travel plans, i.e. flexibility especially on the return trips;

- Tourist's load reports indicated a steady rise in the last 3 years

with the use of two vehicles on holiday weekends;
- Tourist caters to a certain segment of the society but does make their service available to the general public; and
- based on the evidence, i.e. public evidence, financial statements etc., the Board was satisfied that Tourist had the capacity to undertake the expanded operation as applied for at the present time.

Economic Impact on Licensed Carriers

- The Board wanted hard facts about the loss of business from Greyhound, i.e. specific details about its schedules, load factors, anticipated loss of business etc. Greyhound provided none of this information, and consequently the Board could not ascertain the potential economic impact on Greyhound should the licence be granted;
- The fact that Trentway, also a major provider of service between Toronto and New York, had not opposed the application, left the Board to conclude that it would suffer no economic impact if the licence was granted.

**The Board granted the application but restricted Tourist to the use of only 5 Class "A" vehicles and 3 scheduled trips each week.**

**Respondent:** **Brymac Coach Services Inc. ("Brymac")** **File: 45991-RE(1)**
**Toronto, ON**

**Applicant:** Angel Tours & Entertainment Inc. ("Angel")

**Application:** Contraventions under Section 10 & 11 of the *P.V.A.*

**Applicant's Case:** Angel alleged that Brymac not only operated in contravention of the terms of its operating licences but also did not have the proper insurance as required. In its submissions, Angel alleged that Brymac had operated 81 unauthorized trips and questioned if Brymac had proper insurance coverage as required. Angel also alleged that Brymac had forged documents and the Board should take a strong stance when determining the outcome of the matter and cancel Brymac's operating licences.

**Respondent's Case:** Brymac accepted that it had operated the unauthorized trips and in its defence stated that it was not aware of the limitations of its operating licence. It also disputed the number of alleged unauthorized trips and stated that it was far less than stated. It had since stopped all unauthorized trips.

It emphasized that it had always had the proper insurance as required and confirmed this with a letter from Lombard Canada Ltd. and Royal & Sun Alliance Insurance. It also stated that there were no forged documents as the transaction was done with consent of the parties. Brymac alleged that Angel, in filing the application,

wanted to eliminate the small carriers and force the public to use Angel's service only. To cancel Brymac's operating licences for the contravention would be harsh and unprecedented.

**Decision:**

The Board concluded that:

Brymac's admission of operating in contravention was a serious offence. The Board was also cognisant that this was Brymac's first contravention before the Board and it had since attempted to legitimise this service by applying for the appropriate authority.

**The Board ordered that Brymac stop providing any unlicensed services immediately and also ordered it to pay costs to the Board and Angel.**

**Respondent:** **Transtario M.E. Inc. ("Transtario")** **File: 46057-RE(2)**
**Bradford, ON**

**Applicant:** Floyd Sinton Limited ("Sinton")

**Application:** Operating in contravention of Sections 10 & 11 of the *P.V.A.*

**Applicant's Case:** Based on the investigator's report, the applicant alleged that Transtario had not provided any service as authorized by its licences and as required by the *P.V.A.* Sinton alleged that the licences have been dormant and Transtario owned no equipment. Sinton advised the Board that suspension of the licences for contravening the *P.V.A.* was insufficient. The only choice for the Board was to cancel all the Transtario licences.

**Respondent's Case:** Transtario alleged that because of cutback in operations, it had not operated the business, even though it was in the position to commence operations. Transtario was planning to purchase the necessary insurance coverage and would make it available to the Board. Transtario also admitted that it had operated some un-authorized trips to Las Vegas even though it thought at that time it had the authority to do so.

Transtario requested the Board not to cancel its operating licences.

**Decision:**

In its decision, the Board relied solely on the *P.V.A.* , i.e. specifically dealing with a licensee's failure to carry on operations for a continuous period of 30 days and also the section dealing with the past conduct of the licensee. The Board heard no concrete evidence that the licensee had carried on operations for a considerable length of time. In spite of assurances that it would commence operations, Transtario had failed to do so and in fact had no insurance coverage on file at the Board. In the Board's opinion, the licences were dormant.

**Accordingly, the Board ordered that the licences be cancelled.**

# Commission des transports routiers de l'Ontario

## RAPPORT ANNUEL 2003

# *Table des matières*


La Commission ..... 4

Message du président ..... 5

Organigramme ..... 7

Information financière pour l'année 2003 ..... 8

Demandes reçues ..... 9

Demandes de permis spéciaux traitées ..... 10

Demandes de permis reçues par région ..... 11

Résumés de demandes en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* ..... 12

Résumés de décisions rendues ..... 17

À: L'honorable James K. Bartleman
Lieutenant-gouverneur de la Province de l'Ontario

PLAÎT-IL À VOTRE HONNEUR:

Le soussigné a le plaisir de présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2003.

Respectueusement,

H S Takhar

Harinder S. Takhar
Ministre

À: L'honorable Harinder Takhar, ministre des transports

Monsieur: Conformément à l'article 33 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année se terminant le 31 décembre 2003.

Respectueusement,

Gary Stanley

Gary R. Stanley
Président

# *La Commission*

La Commission a été constituée en vertu et en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. 1990, c. O.19. Elle assume les fonctions d'un tribunal administratif quasi-judiciaire. En vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*, L.R.O. 1990, c. P.54 et de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, L.R. (1985), c. 29 (3e suppl.), la Commission contrôle l'entrée et maintient le développement ordonné de l'industrie du transport rémunéré de passagers sur le territoire de l'Ontario.

**Membres de la Commission** (au 31 décembre 2003)

Gary R. Stanley, Président, Toronto

Gilles Morin, Commissaire, Ottawa

# *Message du Président*

Comme par les années passées, le focus principal de la Commission a continué d'être l'adjudication de demandes présentées en vertu de l'article 6 (demandes de nouveaux permis ou de privilèges additionnels) et des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* (demandes de révision et de sanction). Ces audiences ont été complétées de manière rapide et il est à noter que moins de demandeurs ont utilisé les services d'avocats, de ce fait réduisant de manière substantielle les coûts globaux pour ceux qui ont participé aux audiences.

En vertu des mesures de performance et des objectifs contenus dans son plan d'affaires, la Commission continue à émettre ses décisions moins de deux semaines après la conclusion de l'audience.

Les intervenants auprès de la Commission ont été sévèrement affectés par l'économie au cours de l'année 2003. Dans six grandes villes canadiennes durant la période de mars à octobre, les revenus provenant du tourisme ont chuté de plus de 1 milliard de dollars du fait de la peur engendré par le virus du SRAS, la guerre en Irak et par un dollar canadien fort. Pour la même période à Toronto, les revenus provenant du tourisme ont chuté de 153 millions de dollars comparativement à la même période l'année précédente, ce qui a constitué le déclin le plus important au pays.

Ceci a eu un impact sur les opérations de la Commission alors que nos intervenants se concentraient sur leurs opérations afin de se garder à flot. Il y a eu moins d'audiences publiques et de demandes requérant des décisions écrites que par les années précédentes. De plus, la Commission émet normalement des permis spéciaux aux transporteurs américains venant en Ontario pour le week-end du 4 juillet, à Toronto pour le festival annuel Caribana et pour d'autres évènements similaires. Cependant, en 2003 seulement trente-trois permis spéciaux ont été émis, soit une chute de 63%. Ces facteurs ont eu pour résultat que les revenus provenant des demandes et des oppositions ont diminué de 42%.

La Commission ne peut prévoir les coûts annuels des audiences du fait qu'elles sont imprévisibles et varient d'année en année. Cependant, la Commission continue à recouvrer les coûts reliés au processus d'audiences et les comptes en souffrance sont référés aux services juridiques du Ministère des transports pour recouvrement. La Commission tente par tous les moyens de contrôler ses dépenses et pendant l'année 2003 la Commission a réussi à réduire ses coûts d'opérations de 9%. Pendant l'année 2003 la diminution de 48% des revenus totaux et des recouvrements a fait que les coûts nets d'exploitation de la Commission ont en fait été plus élevés que l'année précédente. Sur une note plus positive, la Commission a constaté une augmentation de ses activités jusqu'à date en 2004.

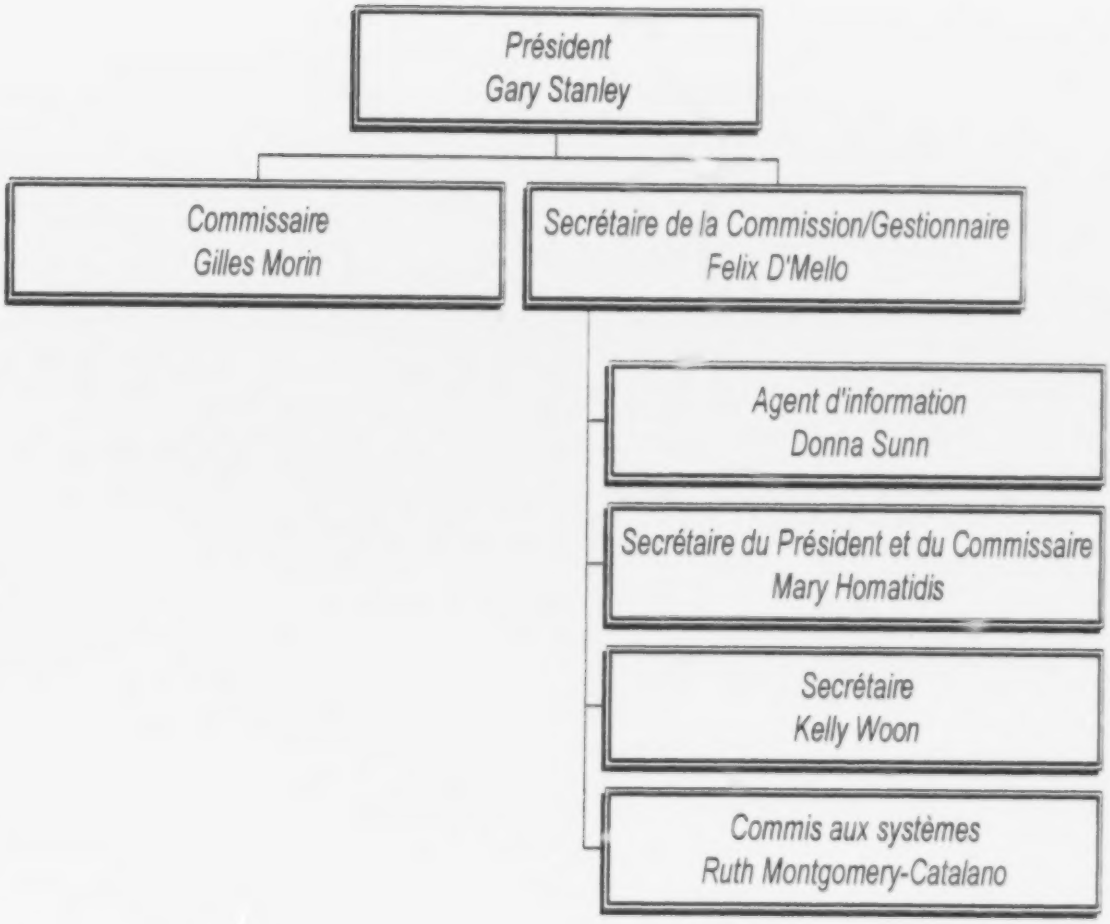
Pendant l'année 2003, la Commission a tenu des audiences publiques à travers la province et a continué sa pratique actuelle de tenir des audiences pendant la soirée afin d'accommoder les demandeurs ainsi que les membres du public désirant assister en tant que témoins au support des demandes.

La Commission opère principalement avec un personnel à temps partiel; notre priorité demeure de fournir un service efficace et ponctuel aux intervenants ainsi qu'au public.

Gary R. Stanley
Président

## *Organigramme*

## *(au 31 décembre 2003)*



# ***INFORMATION FINANCIÈRE POUR L'ANNÉE 2003***

**Revenus/Recouvrements**

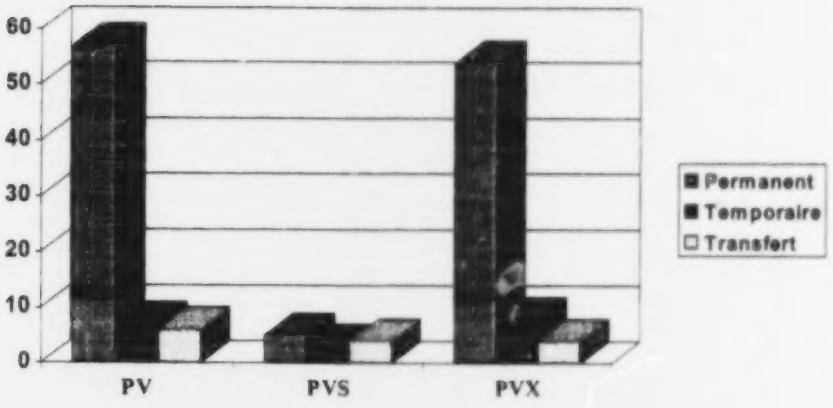
| | |
|---|---|
| Frais de dépôt/demandes | 42,560$ |
| Frais de dépôt/oppositions | 13,600$ |
| Frais d'audiences imposés | 16,172$ |
| Demandes de permis spéciaux | 4,640$ |
| Échange américain | 2,489$ |
| **Total** | **79,461$** |

**Dépenses**

| | |
|---|---|
| Salaires et avantages sociaux | 343,744$ |
| Voyages et communications | 25,384$ |
| Équipement et fournitures | 52,285$ |
| **Total** | **421,413$** |

| | |
|---|---|
| **Coût net d'exploitation** | **341,952$** |

# *Demandes reçues*

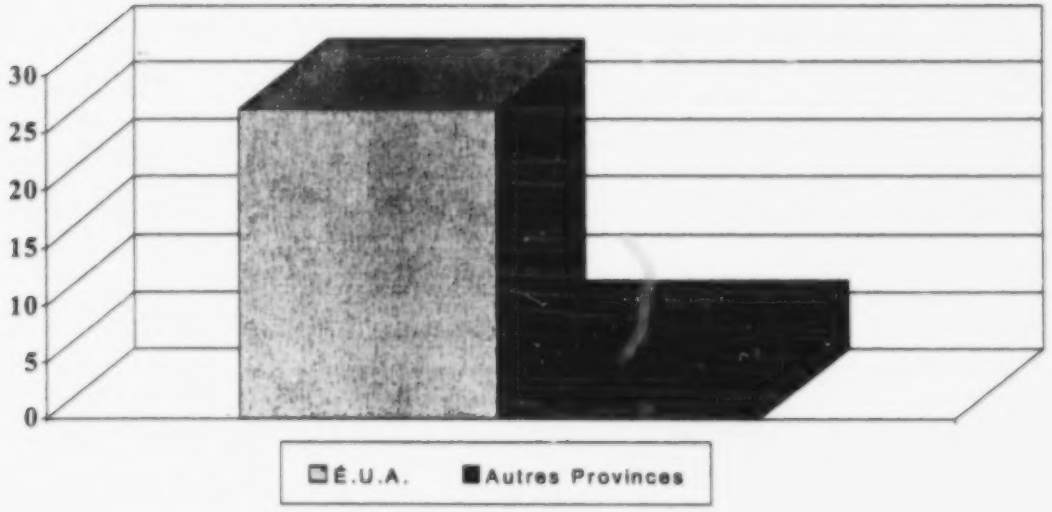



| Type/Catégorie | PV | PVS | PVX | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Permanent | 57 | 5 | 54 | 116 |
| Temporaire | 7 | 3 | 8 | 18 |
| Transfert | 6 | 4 | 4 | 14 |
| TOTAL | 70 | 12 | 66 | 148 |

Légende:

| | |
|---|---|
| PV | Demandes de permis de transport (entreprise intra-provinciale) |
| PVS | Demandes de permis de transport (scolaire seulement) (entreprise intra-provinciale) |
| PVX | Demandes de permis en vertu de la Partie I de la Loi sur les transports routiers (entreprise extra-provinciale) |

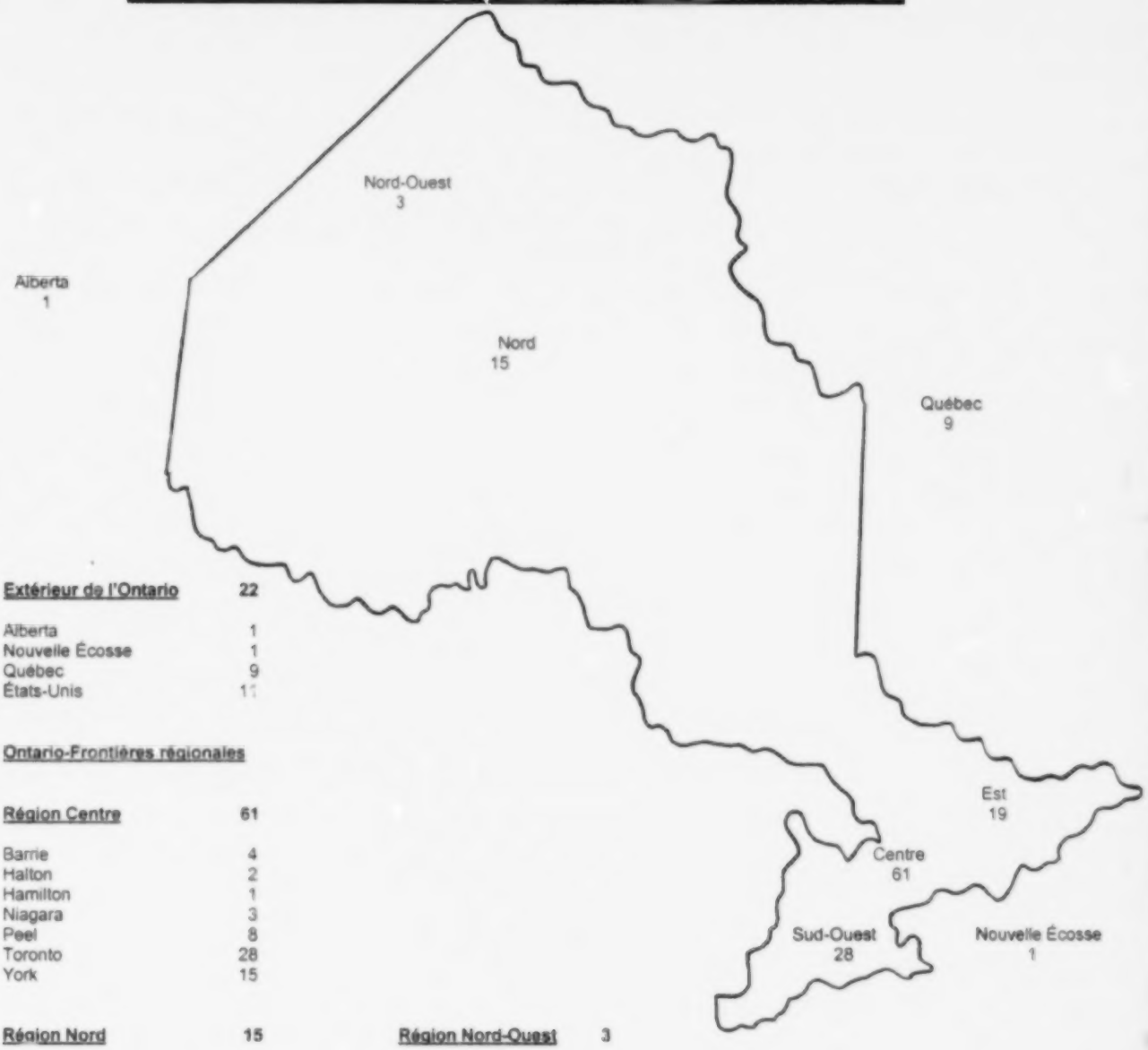
# *Demandes de permis spéciaux*




**JURIDICTION D'ORIGINE DU DEMANDEUR**

| | |
|---|---|
| E.U.A. | 27 |
| Autres Provinces | 6 |
| **TOTAL** | **33** |

# Demandes reçues par région




| **Extérieur de l'Ontario** | **22** |
|---|---|
| Alberta | 1 |
| Nouvelle Écosse | 1 |
| Québec | 9 |
| États-Unis | 11 |

**Ontario-Frontières régionales**

| **Région Centre** | **61** |
|---|---|
| Barrie | 4 |
| Halton | 2 |
| Hamilton | 1 |
| Niagara | 3 |
| Peel | 8 |
| Toronto | 28 |
| York | 15 |

| **Région Nord** | **15** |
|---|---|
| Nipissing | 5 |
| Parry Sound | 4 |
| Sudbury | 2 |
| Timiskaming | 4 |

| **Région Nord-Ouest** | **3** |
|---|---|
| Thunder Bay | 3 |

| **Région Sud-Ouest** | **28** |
|---|---|
| Brant | 2 |
| Essex | 6 |
| Grey | 4 |
| Haldimand-Norfolk | 3 |
| Middlesex | 4 |
| Simcoe | 7 |
| Waterloo | 2 |

| **Région Est** | **19** |
|---|---|
| Hastings | 1 |
| Leeds & Grenville | 4 |
| Ottawa-Carleton | 11 |
| Stormont, Dundas & Glengarry | 3 |

# ***Résumés – Demandes en vertu des articles 10 et 11 de la Loi sur les véhicules de transport en commun***

**Vous trouverez ci-après un résumé de demandes déposées en vertu des articles 10 et 11 de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* par des personnes intéressées (i.e. une personne qui a un intérêt économique dans le résultat d'un dossier). Ces demandes sont des plaintes déposées par des personnes intéressées alléguant des violations de la loi par des détenteurs de permis ou par des personnes qui organisent des services de transport par autobus et qui n'utilisent pas les services de détenteurs de permis. Suite à une audience écrite ou publique, la Commission peut imposer des sanctions i.e. annuler, suspendre, imposer des conditions aux permis et/ou ordonner que l'exploitation causant la contravention cesse.**

**File: 45828-RE(1)**

**1382941 Ontario Ltd.**
**o/a R & L Charters**
**Bancroft, ON**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | O.H. Kuehl Bus Lines Ltd. | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 250$ |

**634597 Ontario Inc.**
**o/a Acadia Travel**
**London, ON**

**File: 46132-RE(1)**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | Robert Q's Airbus Inc. | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 400$ |

**Kenneth Andrews**
**o/a Lanark Taxi**
**Lanark, ON**

**File: 46125-RE(1)**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | Access Taxi - a Division of Branch Finance Corporation Limited | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 400$ |

**Can-Am Express Inc.**
**Thornhill, ON**

**File: 45942-RE(2)**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement aux termes de son permis | |
| **Plaignante:** | Maxima Tours Inc. | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 400$ |
| | À la Plaignante | 750$ |

**DRL Coachlines Ltd.**
**Dartmouth, NS**

**File: 45971-RE(1)**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | Trentway-Wagar Inc. | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 650$ |

**Domenic Caruso**
**o/a Trans America Coach Lines**
**Newmarket, ON**

**File: 46096-RE(2)**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | Angel Tours & Entertainment inc. | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 500$ |
| | À la Plaignante | 100$ |

**Pasqualina Di Chiara**
**o/a DJ Motor Coach**
**Etobicoke, ON**

**File: 46058-RE(1)**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | Angel Tours & Entertainment Inc. | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 500$ |
| | À la Plaignante | 100$ |

**File: 39146-RE(1)**

**First Choice Limousine Service Ltd.**
**Toronto, ON**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | GTA Crew Services | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 500$ |

**Anthony S. Kim** **File: 46157-RE(1)**
**o/a Royal Tours Canada**
**Toronto, ON**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | Personal Touch Tours Ltd. | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 500$ |

**Meadowvale Bible Baptist Church** **File: 46168-RE(1)**
**Mississauga, ON**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | Trentway-Wagar Inc. | |
| **Décision:** | Requête rejetée | |
| **Frais à être payés:** | Aucun | |

**Rose Moreira** **File: 46131-RE(1)**
**o/a R.J. Travel Centre**
**London, ON**

| | | |
|---|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* | |
| **Plaignante:** | Robert Q's Airbus Inc. | |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service | |
| **Frais à être payés:** | À la Commission | 400$ |

**Opus Canada Holdings Corp.** **File: 46127-RE(1)**
**Toronto, ON**

| | |
|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* |
| **Plaignante:** | Calssada Investments Ltd. |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service |
| **Frais à être payés:** | À la Commission 2,100$ |
| | À la Plaignante 500$ |

**Edward & Ruth Peters** **File: 46123-RE(2)**
**Lindsay, ON**

| | |
|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement aux termes de son permis |
| **Plaignante:** | Trinity Taxi and Livery Services Ltd. |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service |
| **Frais à être payés:** | À la Commission 1,100$ |

**Santos Travel Agency Inc.** **File: 46133-RE(1)**
**London, ON**

| | |
|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* |
| **Plaignante:** | Robert Q's Airbus Inc. |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service |
| **Frais à être payés:** | À la Commission 400$ |

**Clifford Spratt** **File: 45967-RE(2)**
**o/a The Stars Luxury Limousine**
**North Bay, ON**

| | |
|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* |
| **Plaignante:** | N.B. Limousine & Charter Service |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service |
| **Frais à être payés:** | À la Commission 1,100$ |

**Terra Nova Coach Tours Inc.** **File: 45991-RE(1)**
**Bradford, ON**

| | |
|---|---|
| **Plainte:** | Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun* |
| **Plaignante:** | Angel Tours & Entertainment Inc. |
| **Décision:** | La Commission a ordonné la cessation immédiate du service |

**Frais à être payés:**

| | |
|---|---|
| À la Commission | 600$ |
| À la Plaignante | 100$ |

**Transtario M.E. Inc.**
**Bradford, ON**

**File: 46057-RE(2)**

**Plainte:** Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
**Plaignante:** Floyd Sinton Limited
**Décision:** Les permis de transport ont été annulés
**Frais à être payés:**

| | |
|---|---|
| À la Commission | 900$ |
| À la Plaignante | 750$ |

**Transtario M.E. Inc.**
**Bradford, ON**

**File: 46057-RE(1)**

**Plainte:** Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
**Plaignante:** Terra Nova Coach Tours Inc.
**Décision:** Demande rejetée
**Frais à être payés:**

| | |
|---|---|
| À la Commission | 900$ |

**Viaggiatore Coach Lines Inc.**
**Vaughan, ON**

**File: 45687-RE(3)**

**Plainte:** Exploitation contrairement à la *Loi sur les véhicules de transport en commun*
**Plaignante:** Floyd Sinton Limited
**Décision:** La Commission a ordonné la cessation immédiate du service
**Frais à être payés:**

| | |
|---|---|
| À la Commission | 900$ |

# *Résumés de décisions rendues*

**Vous trouverez ci-après un résumé de décisions qui ont été rendues par la Commission pendant l'année 2003 relativement à des demandes de permis de transport, des demandes de sanctions contre des transporteurs et révisions et représentent un échantillonnage des dossiers dont la Commission a eu à décider. Les décisions complètes de la Commission sont disponibles et peuvent être obtenues en contactant ses bureaux au (416) 326-6732.**

Loi sur les véhicules de transport en commun - LVTC

Loi sur les transports routiers – LTR

**Service sur horaire:** **Un service de transport par autobus en vertu duquel une demande ou un détenteur de permis a déposé un horaire indiquant les heures d'arrivée et de départ du service.**

**Service nolisé:** **Un service de transport par autobus sans horaire fixe qui est exclusivement pour le bénéfice d'un groupe de personnes.**

**Demanderesse:** **3819349 Canada Inc. (« LVL »)**
**o/a « Luxury Van Lines »**
**Dollard des Ormeaux, QC**

**Dossier: 46139**

**Opposantes:**
1. Trentway-Wagar Inc.
2. Greyhound Canada Transportation Corp.
3. Voyageur Corporation

**Demande:** Il s'agissait d'une demande de permis de transport extra-provincial sur horaire entre Toronto et Montréal utilisant des véhicules de catégorie « D » tel que ce type de véhicule est défini dans les règlements adoptés en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*. Il n'y aurait aucun embarquement ou de débarquement de passagers en route sauf à Toronto et à Montréal.

**Preuve de la demanderesse:** La demanderesse a déclaré que le service s'adresserait principalement à « une population ethnique importante en provenance du sous-continent indien ». La demanderesse s'est appuyé sur les résultats de trois études qui ont été préparées en prévision de la présente demande. Le but de la demanderesse était d'offrir un environnement très amical au public voyageur en général et plus spécifiquement aux membres de la population ethnique qui avaient de la difficulté à communiquer leurs besoins en anglais ou en français. Les résultats des trois études étaient:

1. Étude Montréal Intercept - une étude de 50 personnes d'origine ethnique à trois endroits différents dans le grand Montréal pour identifier et quantifier le besoin pour un service de transport par autobus amélioré.

2. Étude observationnelle du trafic réel de Montréal – une étude observant les passagers montant dans des autobus à Montréal en

partance pour Toronto et faisant le compte du nombre de passagers d'origine indienne montant à bord des autobus.

3. Étude consultative de Toronto – une étude des chefs communautaires dans plusieurs temples où on a demandé aux témoins de compléter des formulaires au support de la demande.

La demanderesse a déclaré que:

- Le service d'autobus existant ne rencontrait pas les exigences de la clientèle couverte par les études;
- Le service actuel n'avait pas de politique zéro relativement à l'alcool pour les conducteurs et le personnel du terminus d'autobus;
- Le service de la demanderesse serait fourni en utilisant une catégorie de véhicules différents de ceux des opposantes et offrirait des prix abordables et des vérifications par des tiers;
- La clientèle visée n'utilisait pas le service existant parce qu'il n'y avait pas de tranquillité d'esprit;
- Le service utiliserait de petits véhicules fournissant un environnement sécuritaire ainsi qu'un service de transport multilingue et multiculturel à prix raisonnables et abordables;
- Le service serait concentré sur un large marché dont les besoins ne sont pas présentement remplis par les transporteurs existants;
- Le service proposé n'aurait pas d'impact économique sur les opposantes à cause du très petit nombre de passagers qui seront transportés comparativement au service actuel fourni par les opposantes;
- Il n'y aurait pas de service de bagages ou pour les passagers en chaises roulantes; et
- La demanderesse avait déjà obtenu le permis de la province de Québec.

Preuve du public - Quatre témoins du public ont témoigné au support de la demande. Ils ont indiqué que :

- De 3000 à 4000 personnes vont aux temples chaque fin de semaine et que le service proposé a été offert à la communauté;
- Ils voyagent fréquemment entre Toronto et Montréal par affaires ou pour des raisons personnelles;
- Par le passé, ils ont utilisé des transporteurs illégaux et ne détenant pas de permis comme plusieurs dans la communauté. À l'occasion ils ont utilisé les services de Voyageur et de Greyhound mais ils ont fait face à des barrières linguistiques et religieuses, surtout pour les personnes âgées;
- Ils se sentaient inconfortables et préféreraient voyager avec des gens de la même culture. Ils se sentirons plus en sécurité parce que le service inclurait les services d'un garde à bord; et
- Ils n'avaient jamais rencontré un conducteur en état d'ébriété quand ils ont utilisé le services des opposantes pas plus qu'ils avaient approché les opposantes afin de demander un service spécial.

**Preuve de l'opposante:** **Trentway-Wagar Inc. (« TWI »)**

TWI a déclaré:

- Qu'elle opère 8 voyages quotidiennement entre Toronto et Montréal en plus du service additionnel afin d'accommoder les voyageurs de fin de semaine;
- Qu'elle a une obligation en tant que transporteur général de transporter tout le monde;
- Qu'elle ne considère pas l'alcool ou la sécurité des voyageurs comme étant un problème du fait qu'elle fait subir des tests d'alcool à tous ses employés au hasard ainsi qu'avant l'embauche;
- Qu'en se basant sur la preuve, elle avait le sentiment que les coûts projetés de LVL étaient sous-estimés de manière significative du fait que les salaires indiqués étaient en dessous du salaire minimum établi par le gouvernement et qu'il n'était pas réaliste d'assumer que les minivans auraient des passagers payants occupant chaque siège à chaque voyage;
- Que pour que les minivans rencontrent la configuration des sièges en vertu de la LVTC, la capacité assise devra être réduite à seulement 9 passagers ce qui aura pour effet de réduire de manière significative les revenus et augmenter les pertes projetées;
- Qu'elle a fourni des chiffres relativement au niveau de passagers au cours des années passées démontrant une augmentation des coûts d'exploitation. TWI a aussi ajouté qu'elle devait faire face à la compétition de l'automobile, Via Rail et Greyhound pour attirer les passagers et qu'elle n'avait pas recouvré depuis les événements du 11 septembre 2001 et de l'épidémie du SRAS;
- Qu'elle dessert une partie importante d'immigrants et ses employés ont été soumis à une formation de sensibilisation de façon à pourvoir servir toute sa clientèle;
- Que si la demande était accordée, cela aurait un impact significatif du fait que le nombre de passagers utilisant ses services serait diminué; et
- Qu'on ne lui a jamais demandé de fournir un service spécialisé s'adressant à des groupes ethniques.

TWI a conclu que:

- Relativement au service proposé, il y avait trop d'inconnus et trop de questions sans réponse;
- La viabilité financière du service proposé était en danger;
- Les études effectuées n'étaient pas impartiales parce qu'elles n'étaient pas indépendantes et que les 4 témoins du public qui ont témoigné ne constituaient pas la preuve de commodité et nécessité publiques sur la route d'autobus la plus achalandée au Canada;
- D'accorder le permis aurait un impact négatif additionnel sur un système déjà en difficulté à cause des évènements du 11 septembre 2001 et de l'épidémie du SRAS; et
- Ce que LVL proposait aurait pour effet de miner la politique publique de réglementation du service de transport de passagers et de fragmenter le service de transporteurs publics.

**Greyhound Canada Transportation Corp. et Voyageur Corporation ont déclaré:**

- Qu'elles opèrent 8 voyages quotidiennement entre Toronto et Montréal via Ottawa en plus du service additionnel de fin de semaine;
- Qu'il y avait de la place pour les bagages et que 20% des sièges pouvait être réservé à l'avance;
- Les tarifs se comparaient à ceux de LVL;
- Qu'elles faisaient des tests d'alcool avant l'engagement des employés et par la suite au hasard;
- Que leurs véhicules n'opéraient pas à pleine capacité;
- Qu'il s'agissait ici d'une demande afin de transporter pour le public en général et ne se limitant pas à des groupes ethniques spécifiques;
- À la fois les études et la preuve publique étaient inadéquates pour supporter le service entre les villes les plus importantes du pays et ne rencontraient pas le test statutaire; et
- Qu'accorder le permis aurait un impact significatif sur les opposantes et sur le schéma de réglementation du transport public de passagers.

**Décision:**

Dans sa décision, la Commission a abordé la définition de « service sur horaire » tel que ce terme est défini dans les règlements. Un service sur horaire doit avoir un horaire ie. un horaire de départs et d'arrivées et un nombre de voyages entrepris à chaque jour. Le détenteur de permis doit adhérer à l'horaire déposé à la Commission. Un service sur horaire est un service inter-urbain s'adressant à tous les canadiens ie. étudiants, navetteurs, personnes âgées, familles etc. Afin d'entreprendre un service sur horaire, cela requiert un réseau de terminus, de chauffeurs, de véhicules etc.

La Commission a indiqué que le fait d'avoir obtenu le permis du Québec n'avait pas d'impact sur sa décision à cause de la différence entre les législations gouvernant l'émission des permis et des considérations de politiques applicables.

En se basant sur la preuve la Commission fait le sommaire suivant:

- Le support apporté par les témoins de la demanderesse était minimal et ne représentait pas des passagers utilisant un service inter-urbain ie. des étudiants, des personnes âgées, des familles etc. Les études effectuées n'étaient pas impartiales et étaient intéressées et la Commission aurait préféré que les participants aux études viennent témoigner à l'audience au support de la demande.

  Le service donné en vertu d'un service sur horaire est mandaté pour servir tous les canadiens et pas seulement un segment de la société.

  Quotidiennement les opposantes fournissent un total de 16 voyages

entre Toronto et Montréal et n'opèrent pas à pleine capacité.

La preuve du public n'a pas démontré le besoin et la commodité du service.

- La demanderesse n'a pas mis en doute la qualité du service existant fourni par les opposantes et de cela la Commission a conclu que le service existant rencontrait les besoins du public.

- La route entre Toronto et Montréal est bien desservie que ce soit par air, rail, autobus et les automobiles privées. Les opposantes collectivement fournissent un service illimité et ont des sièges inoccupés sur tous leurs autobus. La Commission conclut qu'il y a beaucoup de choix pour le public voyageur sur cette route, à la fois desservant les besoins et la commodité du public.

- Il n'y avait rien d'unique relativement à cette demande ie. que l'exigence des tests d'alcool pour les conducteurs est la norme et l'utilisation de gardes dans les véhicules n'est pas nécessaire. Il n'y a eu aucune preuve que les véhicules et le service des opposantes n'étaient pas sécuritaires.

- La Commission était préoccupée par la viabilité financière du service proposé simplement du fait que la demanderesse n'a pas tenu compte des principes de base de comptabilité et n'avait pas considéré la réglementation gouvernementale en préparant ses projections.

- Les témoins ont témoigné que 80% des membres de la communauté ont par le passé utilisé des services illégaux et la Commission s'est dite préoccupée si cette pratique continuait.

- La Commission était d'opinion que d'accorder cette demande aurait un impact significatif sur les opposantes. L'industrie du transport par autobus a souffert et souffre toujours des effets du 11 septembre 2001 et de l'épidémie du SRAS. Le nombre de passagers voyageurs a diminué de manière significative.

L'affirmation de la demanderesse qu'elle fournirait un service unique ie. minivans, un environnement sécuritaire, multilingue, multiculturel et des gardes, des taux plus abordables et un service qui n'est pas présentement offert n'a pas été supportée par la preuve.

**La demande a été rejetée.**

**Demanderesse:** **McCoy Travel Limited (« McCoy »)**
**o/a « McCoy Bus Service »**
**Kingston, ON**

**Dossiers: 45538 K/L**

**Opposantes:**
1. R. A. Howard Bus Service Ltd.
2. Healey Transportation Ltd.

3. Franklin Coach Lines Ltd.
4. Delaney Bus Lines Ltd.
5. James Michael Regan

**Demande:**

Il s'agissait de demandes de permis de transport nolisé intra et extra-provincial pour transporter des passagers pour le compte de McCoy Tours Limited (« Tours ») à partir de Frontenac, les comtés de Hastings, Stormont, de Dundas et Glengarry, de Lennox et Addington et les municipalités régionales de Durham et de York.

Avant le commencement de l'audience, les demandes ont été modifiées pour les limiter à l'utilisation de véhicules de catégorie « D » tel que ce véhicule est défini par les règlements et seraient limitées au transport de passagers pour le compte d'un seul client et les voyages nolisés pour le compte du public en général ne seraient pas autorisés. Après discussion les opposantes ont décidé de maintenir les oppositions aux demandes.

**Preuve de la demanderesse:**

McCoy avait l'intention de développer son marché de voyages nolisés de façon à garantir un plus haut taux d'utilisation de son équipement. Si Tours pouvait développer ces voyages nolisés, McCoy utiliserait tout son équipement et les opposantes pourraient fournir les services aux clients que McCoy ne pourrait pas servir.

Les opposantes ne servent pas présentement Tours et par conséquent elles ne perdraient pas de voyages qu'elles n'ont jamais eus.

McCoy a déclaré qu'une demande similaire déposée par Farr's Coach Lines Limited a été accordée par la Commission. Tours a organisé les voyages et McCoy a fourni le transport. Les deux compagnies ont le même propriétaire. Les véhicules à être utilisés étaient de catégorie « A » mais du fait que les dossiers des sièges ne se baissaient pas, la Commission a décidé dans une décision antérieure qu'ils s'agissaient de véhicules de catégorie « D » tel que défini dans les règlements.

Tours a avisé la Commission qu'en 2002, elle avait organisé 225 autobus-jours et s'attendait à une augmentation de 25% en 2003. Il y avait des passagers qui devaient prendre leurs automobiles afin d'aller rejoindre l'autobus du fait que McCoy ne détenait pas le permis nécessaire pour prendre des passagers dans certains secteurs.

McCoy a affirmé que d'autres détenteurs de permis n'avaient pas opposé les demandes parce qu'elles n'auraient pas d'impact sur eux. Les opposantes n'avaient jamais servi Tours et par conséquent ne pouvaient pas perdre de voyages qu'elles n'avaient jamais eus. Si les demandes étaient accordées cela permettrait à McCoy de fournir un meilleur service au public et il n'y aurait pas d'impact économique sur les opérations des opposantes. Le public n'aurait rien à perdre et tout à gagner.

**Requête**

Une fois la présentation de la preuve de la demanderesse complétée, les opposantes ont présenté une requête de non-lieu parce que la demanderesse n'aurait pas prouver sa cause.

La requête a été rejetée par la Commission parce que le fardeau de la preuve avait deux volets i.e. la demanderesse devait prouver que les demandes rencontraient le test de la nécessité et commodité publiques et les opposantes en tant que personnes intéressées devaient prouver que l'émission des permis aurait un impact économique sur leurs opérations.

**Preuve des opposantes:** Les opposantes ont allégué:

- Qu'il n'y avait pas assez de voyages pour que tout leur équipement soit complètement occupé et qu'accorder les permis auraient un impact économique sur leurs exploitations;
- Que les primes d'assurance étaient élevées et cela a résulté en un retrait d'équipement de la route;
- Que le public ne voyageait pas aux États-Unis et des tours ont dû être annulés faute de passagers. Les raisons étant le 11 septembre 2001, les revenus fixes des personnes âgées, le haut taux de change et la peur de la guerre en Irak.

**Décision:** La Commission a conclu:

- Que la question de savoir si les véhicules étaient des véhicules de catégorie « A » ou de catégorie « B » tel que défini dans les règlements n'était pas pertinente du fait que la question avait déjà été réglée dans une décision précédente de la Commission;
- Que les demandes, si elles étaient accordées, autoriseraient McCoy à faire des voyages nolisés seulement pour le compte de Tours ie. ces voyages qui sont organisés, publicisés et arrangés par Tours. Tout autre voyage nolisé serait strictement interdit. Pour cette raison, le test de nécessité et commodité publiques devrait être rempli par Tours et il a été rempli avec succès.
- La Commission était d'accord que les demandes étaient similaires à ceux de Farr's Coach Lines Limited ie. McCoy et Tours avaient les mêmes administrateurs et dirigeants.
- Le fait que d'autres détenteurs de permis n'aient pas opposé les demandes était significatif et cela ne pouvait que vouloir dire que de leurs opinions les demandes, si elles étaient accordées, ne les affecteraient pas économiquement.
- Il n'y a pas eu d'opposition à l'encontre de large portions des demandes et conséquemment ces portions ont été automatiquement accordées.
- Les opposantes n'ont pas apporté des chiffres concrets démontrant les pertes qu'elles subiraient si les demandes étaient accordées. Pour cette raison, et du fait que les demandes visaient à servir un client seulement, la Commission a conclu que l'impact économique serait minimal sur les opposantes.

**Les demandes ont été accordées.**

| | | |
|---|---|---|
| **Demanderesse:** | **R & S Bus Lines Ltd. (« R & S »)**<br>**Wawa, ON** | **Dossiers: 34225 G/H** |
| **Opposantes:** | 1. Lloyds of Wawa Ltd. (« Lloyds »)<br>2. Lacroix Bus Lines Inc. (« Lacroix »)<br>3. Lacroix Bus Service Inc. | |
| **Demande:** | Il s'agissait de demandes intra et extra-provincial afin de modifier les permis en retirant les dispositions spécifiques suivantes des permis: « aucun privilège de nolisement lorsque tous les passagers embarquent dans une seule municipalité ». En retirant ces restrictions R & S pourrait prendre un groupe complet à différents points autorisés par ses permis. | |
| **Preuve de la demanderesse:** | R & S est propriétaire de trois autobus scolaires, d'un minibus d'une capacité de 15 passagers, d'un minibus d'une capacité de 21 passagers et de 2 autobus de catégorie « A ». La compagnie s'efforce de fournir au public un service de haute qualité. 35% de ses revenus proviennent du service scolaire et le reste provient du service nolisé qu'elle fournit. Ses autobus ont un taux d'utilisation de 30 à 35 %; ce taux est plus élevé les fins de semaine. Son succès provient principalement du bouche à oreille de la part des clients satisfaits et de son implication dans la communauté. Son succès futur dépend de l'achalandage généré à l'extérieur du secteur présentement servi et il n'y aurait pas d'impact économique sur Lacroix du fait que cette compagnie continuerait de desservir ses clients actuels. | |

Les témoins du public ont indiqué que :

- Les opérations de pompiers croyaient qu'un transporteur additionnel leur offrirait plus de flexibilité dans la satisfaction de leurs besoins et que des délais n'étaient pas acceptables.
- Les grossistes en voyages désiraient avoir l'option de recevoir plusieurs prix de la part des transporteurs parce que le client, i.e. les commissions scolaires, le demandait lorsqu'il recevait des propositions de prix. De cette façon, il s'assurait qu'il recevait le meilleur prix.

À Chapleau, un témoin représentant une entreprise se spécialisant dans les éco-tours a indiqué qu'il aimerait être capable d'obtenir des prix compétitifs et préférait les autobus de catégorie « A » aux autobus scolaires à cause du confort et des compartiments à bagages. L'homme d'affaires anticipe une croissance de 20% de son entreprise et planifie de combiner les forfaits d'aventures de son entreprise avec d'autres attractions du nord de l'Ontario. Il avait besoin de services de transport de qualité et croyait que R & S pouvait les lui fournir.

À White River, la Commission a entendu 11 témoins provenant du public et représentant des clubs de l'âge d'or, des camps de jour, des

associations, des clubs de patinage et de karaté, le Outreach Group for Ontario Early Years, des clubs Lions, des écoles et un comité de récréation.

Ils ont témoigné:

- Qu'ils préféraient le confort des autobus de catégorie « A » mais voulaient aussi un bon prix. Ils ne voulaient pas utiliser des autobus scolaires;
- Qu'ils ne croyaient pas que Lacroix pouvait offrir ce service et c'est pourquoi ils supportaient la demande de R & S;
- Qu'ils désiraient des autobus équipés de télévisions et de toilettes et Lacroix ne pouvait pas offrir ces services;
- Qu'ils désiraient confort et des compartiments à bagages pour les voyages de plus d'un jour;
- Qu'ils aimaient l'idée de compétition afin de s'assurer qu'ils aient le meilleur taux;
- Que Lacroix ne les avait pas contactés afin d'offrir le service; et
- Qu'ils n'avaient rien à dire contre le service offert par R & S.

**Preuve des opposantes:**

Lacroix Bus Service Inc. ne s'est pas présenté à l'audience par conséquent son opposition à été mise de côté.

Lloyd's et Lacroix ont témoigné:

- Qu'il n'y avait pas suffisamment d'achalandage pour justifier un transporteur additionnel;
- Qu'ils n'avaient pas fait de voyages nolisés à partir de Wawa et Dubreuilville, quelques uns à partir de White River et un peu plus à partir de Chapleau;
- Que Lacroix était propriétaire d'un autobus spécialisé pour être compétitif du point de vue des taux et de l'équipement;
- Que leur préoccupation principale était la perte de voyages à partir de Chapleau et ont déclaré que la perte d'un seul client aurait un impact négatif sur leur entreprise;
- Que Lacroix n'était pas propriétaire d'autobus de catégorie « A »;
- Que de ses 14 pièces d'équipement à Chapleau, 10 sont sous contrat avec la commission scolaire. La compagnie avait 11 véhicules à Wawa et de ces 11 véhicules 10 étaient sous contrat avec la commission scolaire;
- Qu'à Chapleau, le service scolaire constituait 85% de son chiffre d'affaires tandis que les voyages nolisés en constituaient 15%. À Wawa, White River et Dubreuilville, le service scolaire constituait 95% de son chiffre d'affaires tandis que les voyages nolisés en constituaient 5%;
- Que Lacroix n'avait pas d'assurance lui permettant de voyager aux États-Unis; et
- Que l'achat de l'autobus spécialisé avait causé des problèmes de liquidité à Lacroix.

Les témoins en provenance du public et supportant les opposantes ont déclaré:

- Qu'ils étaient satisfaits du service présentement offert et ne voyaient pas le besoin pour de la compétition additionnelle;
- Que dû au manque de fonds très peu de groupes sont intéressés à faire des voyages nolisés. Ils étaient capables d'obtenir de Lacroix l'équipement dont ils avaient besoin; et
- Que le secteur était déprimé économiquement et un employeur important avait fermé ses portes. Les groupes font du co-voiturage pour des raisons monétaires plutôt que d'utiliser le transport en commun.

**Décision:**

La Commission a considéré deux facteurs en prenant sa décision:

1. La commodité et nécessité publiques
2. L'impact économique sur les détenteurs de permis

La commodité et la nécessité publiques

Il s'agit d'un test statutaire qui ne peut être défini de manière précise du fait que son exercice est discrétionnaire ou une question d'opinion. Cependant, le test est basé sur la preuve ie. les besoins en transport du public et la qualité et la suffisance du service existant.

En se basant sur la preuve des 17 témoins du public, la Commission a conclu :

- Qu'ils ont utilisé R & S par le passé et voulaient continuer de l'utiliser pour leurs besoins futurs;
- Qu'ils voulaient des taux compétitifs de façon à obtenir le meilleur service et le meilleur prix. La Commission était d'opinion que les gens du nord de l'Ontario ont le droit d'avoir les mêmes options et opportunités que les autres parties de l'Ontario; et
- Qu'ils avaient toujours à l'esprit les coûts de transport et même si la sécurité et le confort étaient très importants, s'assurer qu'ils reçoivent ce pourquoi ils ont payé était aussi important. La Commission avait le sentiment que le coût du voyage en plus de d'autres facteurs doivent être donnés plus d'emphase. La Commission a aussi gardé à l'esprit que la perception de Lacroix par le public était qu'il était principalement un exploitant d'autobus scolaires et non d'autobus de catégorie « A ». Dans certains cas, le public ne savait pas que Lacroix existait.

La Commission a conclu :

- Que le public n'était pas présentement desservi adéquatement;
- Que le public utilisant présentement R & S voulait continuer d'utiliser ses services quand il s'agissait d'un groupe plus important.
- R & S ajouterait de la compétition ce qui bénéficierait au public tant au niveau service que prix.

Impact économique sur les détenteurs de permis

Lacroix n'a pas réussi à prouver à la Commission avec faits à l'appui qu'il y aurait perte d'achalandage si les permis étaient accordés. Par conséquent, il est difficile à la Commission de déterminer la sévérité de l'impact, s'il y en a un, si les permis étaient accordés.
Alors que R & S a une attitude positive envers le présent et le futur de l'entreprise, Lacroix de son côté semble se contenter d'attendre que les clients se présentent à lui.

En résumé, la Commission a conclu que :

1. R & S n'aura pas d'impact économique sur l'entreprise de transport scolaire de Lacroix;
2. Lacroix n'est pas propriétaire d'autobus de catégorie « A » et par conséquent ne perdra pas de clientèle dans ce secteur d'opération;
3. les décisions d'affaires et de marketing malheureuses de Lacroix ont résulté en pertes financières pour ses opérations;
4. la seule compétition que pourrait rencontrer Lacroix est la compétition de plus petits véhicules de type minivan et même cette compétition serait minimale; et
5. Lacroix va continuer de jouir de l'achalandage qu'elle a aujourd'hui même si les permis étaient accordés à R & S.

**Les demandes ont été accordées.**

**Demanderesse:** **Tourist Coach Line, Inc. (« Tourist »)** **Dossier: 45025-H**
**Toronto, ON**

**Opposante:** Greyhound Canada Transportation Corp. (« Greyhound »)

**Demande:** Il s'agissait d'une demande afin de modifier un permis de transport extra-provincial.

**Preuve de la demanderesse:** La demande visait à retirer le privilège autorisant l'utilisation de seulement 3 autobus de catégorie « A » pour augmenter le nombre à 5. Tourist a déclaré que cet achalandage additionnel n'aurait aucun impact sur Greyhound. Tourist proposait une croissance graduelle sur une période de plusieurs années. La demanderesse désirait opérer un voyage additionnel chaque semaine et de là le besoin de véhicules supplémentaires. Tourist a déclaré que le service offert n'était pas offert par d'autres transporteurs.

Sept témoins du public ont témoigné au support de la demande. Ils ont déclaré:

- Qu'accompagnés de leur parenté, certain d'entre eux des mineurs, ils utilisaient les services de Tourist régulièrement entre Toronto et New York et Monsey, la plupart du temps pour des visites de famille;
- Qu'il n'était pas pratique pour eux de voyager jusqu'au port à New York et ensuite de transférer à une autre autobus et/ou à un taxi pour se rendre à leur destination finale. De plus, cela n'était pas efficace du point de vue du coût;

- Que l'ajout d'un voyage additionnel leur donnerait plus de flexibilité dans la planification de leurs voyages;
- Qu'ils préféraient un service direct pour New York au lieu du service de Greyhound qui faisait plusieurs arrêts en route;
- Leurs convictions religieuses requéraient qu'ils soient assis à côté d'un membre du même sexe ou d'un membre de leur famille du sexe opposé et Tourist pouvait accommoder leur requête et les autres transporteurs ne le pouvaient pas.

**Preuve de l'opposante:** Greyhound a déclaré :

- Qu'elle offrait six voyages par jour entre Toronto et la ville de New York. Son service était donné en conjonction avec Greyhound Lines Inc. et Adironrack Transit Lines Inc. De plus, Trentway-Wagar Inc. (« Trentway ») offrait aussi plusieurs voyages quotidiens sur la même route;
- Que le nombre de passagers avait diminué au cours de la dernière année et qu'accorder le permis causerait une érosion probable de passagers et aurait un impact économique direct.;
- Que de son opinion, la preuve apportée par les témoins du public indiquait seulement qu'ils voulaient la commodité d'un voyage additionnel mais que leurs besoins étaient remplis par le service présentement donné par Tourist;
- Qu'il y avait déjà de 6 à 10 voyages quotidiens présentement fournis par Greyhound et Trentway et que les autobus n'étaient pas pleins et que conséquemment il n' y avait aucun besoin de service additionnel.

**Décision :** La Commission s'est basée sur les deux facteurs suivants afin de prendre sa décision: le test de commodité et nécessité publiques et l'impact économique sur les détenteurs de permis actuels.

La nécessité et la commodité publiques

La Commission a résumé la preuve de la manière suivante:

- La preuve du public a indiqué qu'il y avait présentement des passagers réguliers voyageant avec Tourist et que le service additionnel faciliterait leurs plans de voyage i.e. flexibilité surtout pour le voyage de retour;
- Les rapports de Tourist relativement au nombre de passagers indiquent une augmentation continue au cours des 3 dernières années et ce avec l'utilisation de deux véhicules pendant les fins de semaines de longs congés;
- Tourist dessert un certain segment de la société mais offre aussi ses services au public en général; et
- En se basant sur la preuve i.e. la preuve du public, les états financiers etc., la Commission s'est dite satisfaite que Tourist est capable d'assumer les opérations additionnelles demandées.

L'impact économique sur les détenteurs de permis

- La Commission voulait avoir des faits concrets relativement à la perte d'achalandage que subirait Greyhound ie. des détails spécifiques relativement aux horaires, le compte de passagers, les pertes d'entreprise anticipées etc. Greyhound n'a pas donné d'information pertinente et conséquemment la Commission ne pouvait s'assurer de l'impact économique sur Greyhound si le permis était accordé;
- Le fait que Trentway, qui est aussi un transporteur important entre Toronto et New York, n'ait pas opposé la demande n'a laissé à la Commission d'autre conclusion que Trentway ne souffrirait pas d'impact économique si le permis était accordé.

**La Commission a accordé la demande mais a limité Tourist à l'utilisation de seulement 5 véhicules de catégorie « A » et 3 voyages sur horaire par semaine.**

**Défenderesse:** **Brymac Coach Services Inc. (« Brymac »)** **Dossier: 45991-RE(1)**
**Toronto, ON**

**Requérante:** Angel Tours & Entertainment Inc. (« Angel »)

**Demande:** Il s'agissait d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la LVTC.

**Preuve de la requérante:** Angel a allégué que non seulement Brymac opérait en contravention de ses permis mais qu'aussi Brymac n'avait pas la couverture d'assurance requise. Angel a allégué que Brymac aurait opéré 81 voyages en contravention de ses permis et doutait que la compagnie avait la couverture d'assurance appropriée. Angel a aussi allégué que Brymac avait contrefait des documents et que le Commission devrait avoir une position ferme en prenant sa décision dans ce dossier et annuler les permis de Brymac.

**Preuve de la défenderesse:** Brymac a admis qu'elle avait opéré des voyages non autorisés par ses permis et à sa défense elle a déclaré qu'elle ne connaissait pas les limitations de son permis. La défenderesse a mis en question le nombre allégué de voyages non autorisés et a déclaré que le nombre était beaucoup moins grand. Depuis elle avait cessé tout voyage non autorisé.

Elle a souligné qu'elle a toujours eu la couverture d'assurance appropriée et cela a été confirmé par une lettre de Lombard Canada Ltd. et de Royal & Sun Alliance Assurance. Elle a aussi déclaré qu'il n'y avait pas de documents contrefaits du fait que la transaction a été complétée du consentement des parties. Brymac a allégué qu'Angel, en déposant la présente requête, voulait éliminer les petits transporteurs et forcer le public à utiliser exclusivement les services d'Angel. Une décision d'annuler les permis de Brymac pour les contraventions serait dure et sans précédent.

**Décision:** La Commission a conclu que:

L'admission que Brymac avait opéré en contravention de son permis était une offense sérieuse. La Commission reconnaît aussi qu'il s'agissait de la première présence de Brymac devant la Commission comme contrevenante et qu'elle a depuis tenté de légaliser ce service en présentant une demande pour le permis approprié.

**La Commission a ordonné que Brymac cesse immédiatement de donner le service non autorisé et lui a aussi ordonné de payer les frais à la Commission et à Angel.**

**Défenderesse:** **Transtario M.E. Inc. (« Transtario »)** **Dossier: 46057-RE(2)**
**Bradford, ON**

**Requérante:** Floyd Sinton Limited

**Demande:** Il s'agissait d'une requête en vertu des articles 10 et 11 de la LVTC.

**Preuve de la requérante:** En se basant sur le rapport de l'enquêteur, la requérante a allégué que Transtario n'a pas fourni le service autorisé par ses permis tel que cela est requis par la LVTC. Sinton a allégué que les permis n'étaient pas exploités et que Transtario n'était propriétaire d'aucun équipement. Sinton a avisé la Commission que la suspension des permis pour les contraventions à la LVTC n'était pas suffisante. Le seul choix disponible à la Commission était d'annuler tous les permis détenus par Transtario.

**Preuve de la défenderesse:** Transtario a allégué qu'à cause des coupures dans les opérations, elle n'avait pas exploité son entreprise même si elle était en position de commencer les opérations. Transtario désirait acheter la couverture d'assurance nécessaire et la mettrait à la disposition de la Commission. Transtario a admis avoir fait quelques voyages non autorisés à Las Vegas même si elle pensait à ce moment là qu'elle avait le permis nécessaire pour les faire.

Transtario a demandé à la Commission de ne pas annuler ses permis.

**Décision:** Dans sa décision, la Commission s'est basée seulement sur la LVTC ie. spécifiquement les dispositions traitant d'un détenteur de permis ne fournissant pas le service pendant une période continue de 30 jours et aussi les dispositions traitant de la conduite antérieure du détenteur de permis. La Commission n'a pas entendu de preuve solide que le détenteur de permis avait exploité son entreprise pendant une période de temps considérable. En dépit des assurances qu'elle commencerait ses opérations, Transtario ne l'a pas fait et en fait elle n'a aucune preuve d'assurance aux dossiers de la Commission. La Commission était d'opinion que les permis n'étaient pas exploités.

**Conséquemment, la Commission a ordonné l'annulation des permis.**